Noi CMAE

N° 108 DICEMBRE 2023

Passione&Motori - Dicembre 2023 - Euro 3,00- Periodico di informazione per gli appassionati del mondo delle auto e moto d'epoca

XVI TROFEO MILANO
PIAZZA CITTA' DI LOMBARDIA

L'AUTO ITALIANA

DIREZIONE - AMMINISTRAZIONE: MILANO (14) - CORSO ROMA N. 51

Lire 2.25

ANNO IX · N. 7

15 APRILE 1928 (VI)

QUINDICINALE

Conto corrente con la Posta

da "Auto Italiana" 1928

Cari Soci,

eccoci al n. 108 del nostro "Noi Cmae", la seconda uscita curata dal nuovo Consiglio Direttivo che mi onoro di presiedere da poco più di 8 mesi.

Il nostro Statuto recita che scopo del CMAE è "promuovere la cultura del motorismo storico" a cui ci dedichiamo col cuore e con molto impegno e (...dettaglio che spero tutti voi apprezziate) in "modo moderno e piacevole"!

Non mi riferisco solo al XVI Trofeo Milano, di cui trovate 3 articoli in questo numero, ma anche alle numerose manifestazioni organizzate, alle serate al Club, alla partecipazione e al sostegno ad attività di rilievo, e al nuovo impulso che abbiamo dato ai nostri media. Non voglio sottrarvi alla lettura di questo "Noi Cmae", ma desidero fare qualche considerazione.

Il XVI Trofeo Milano ha mantenuto la tradizione di manifestazione ricca di contenuti sportivi, ludici e culturali e, in particolare, quest'anno si è arricchito di un convegno sulla Storia del motorismo elettrico, con relatori importanti e la partecipazione del Presidente di ASI Alberto Scuro, dell'Assessore al Turismo Barbara Mazzali e altri che troverete citati negli articoli dedicati. Tutti i partecipanti hanno avuto modo di misurare la propria abilità, e di divertirsi fra amici. Prove speciali sui tubi, prove di abilità, percorso impegnativo, caccia fotografica, cena di gala, e altro ancora...!

Le serate al Club hanno avuto grande successo e ci hanno convinti a proseguire nella programmazione, con l'obiettivo di averne in calendario una decina nel 2024.

Il tema del motorismo storico è un *mare magnum*. Cerchiamo di scegliere argomenti tecnici e storici, di spaziare dal design alle corse e di farlo sempre in modo interessante e piacevole. Vogliamo infatti trattare gli argomenti "motoristici" in maniera trasversale, con una prospettiva nuova rispetto ai soliti convegni sulla storia di un determinato modello o di un determinato marchio automobilistico. E ben vengano le proposte di voi Soci, che siete benvenuti a essere parte attiva di questo Club!

Anzi, l'obiettivo di "Buon Club" che vogliamo perseguire, deve essere il risultato di partecipazione dei Soci e di ascolto da parte del Consiglio Direttivo. E deve interessare e coinvolgere sia i nostri super-esperti di quel marchio o di quella soluzione tecnica, che le nostre Signore Socie, i giovani e i semplici curiosi. E chissà, forse possiamo dare un contributo a costruire il collezionismo del futuro!

A testimonianza di queste buone intenzioni, mi fa piacere raccontare una pillola dell'ultimo Trofeo Milano: un equipaggio di marito e moglie ha partecipato, invitato da amici che han-

no prestato loro un'auto. La coppia era completamente all'oscuro del nostro mondo.. Hanno partecipato, si sono divertiti, apprezzato il clima che noi tutti Soci abbiamo saputo creare, e hanno deciso di iscriversi al Club, pur non possedendo ancora un veicolo storico.
Un bellissimo punto a nostro favore!
Questa è la riprova di quanto il Club vissuto e fatto vivere dai suoi Soci, abbia un potenziale di aggregazione tale da invogliare anche chi non ha ancora un'auto d'epoca ad iscriversi per poter partecipare agli eventi che organizziamo dove, come detto, si fa anche e soprattutto divulgazione della cultura motoristica.
Tutti noi del Consiglio Direttivo siamo volontari. E come potete immaginare, anche gestire il Club è sempre più impegnativo. Dobbiamo avere occhi ed energie per molteplici attività. Per la relazione con ASI, per esempio, di cui facciamo parte e che è fondamentale per essere riconosciuti per il valore che abbiamo e che portiamo nella nostra Storia. Per la ricerca di sponsor, a cui CMAE può dare molto in cambio di supporto anche logistico e organizzativo. Per il rapporto con le Istituzioni, che possono aprirci spazi importanti, come è stato per Piazza Città di Lombardia per il Trofeo Milano. Per alimentare ed arricchire i nostri media. Per essere protagonisti in piccoli e grandi eventi nei quali le nostre capacità ed esperienze sono un grande valore aggiunto.
Per l'attenzione all'ambiente e proseguire nei progetti già avviati da alcuni anni di realizzare manifestazioni a impatto zero: voglia e forza non ci mancano.
Vi aspettiamo numerosi ai prossimi prossimi eventi e vogliamo sentire la vostra partecipazione e la vostra voce!

Marco Leva, Presidente C.M.A.E.

La forza del CMAE...

I nostri media:

WWW.CMAE.IT

FACEBOOK

INSTAGRAM

@CMAEMILANO

Sommario

vita di Club

pag. 6 XVI Trofeo Milano: lo spirito del Trofeo
pag. 16 XVI Trofeo Milano: la conferenza
pag. 18 XVI Trofeo Milano: a tu per tu con le vincitrici!
pag. 33 Ticino, Po e Oltrepo: magnifici territori lombardi
pag. 37 CMAE Giovani: dai laghi ai monti
pag. 45 Progetto Overland: dal 1995, indomiti Iveco...

soci e motori

pag. 22 La MI-TA in sidecar: l'avventura di due Giovani CMAE
pag. 30 CMAE e distinguished gentleman's drive: cronaca di un successo
pag. 42 Baja Troja Turkey, in previsione della Dakar 2024

non solo cmae

pag. 26 Ritorno dal passato: le auto di Jessica Brilli
pag. 34 Storie a 40 km/h: in sella a una Sertum 250 VL
pag. 50 Sull'aria e in acqua: intervista a un giovane navigatore!

storia

pag. 14 pubblicità d'epoca "Esso"
pag. 20 La saldatura? Un'arte da scoprire...
pag. 40 Un sarto chiamato Pinin Farina...
pag. 46 L'avventura Maybach? La super Stella!
pag. 54 Michele Jocca, chi era costui?

info e avvisi

pag. 55 notizie in pillole dal CMAE e dal mondo
pag. 56 Tutorial iscrizione online e modulo di iscrizione cartaceo

di NICOLA CAPELLI

XVI TROFEO MILANO: *lo spirito del Trofeo*

Il Trofeo Milano l'è semper il Trofeo Milano. Una sapiente combinazione di ingredienti motoristici, sportivi e ludici, in spirito di amicizia e voglia di divertirsi.

Tutto inizia con la messa in moto dell'auto o della moto prescelta.
Anzi. Prima di questo, ...aprire le tende di casa per sapere se anche quest'anno "l'anticiclone del CMAE" garantisce bel tempo!
Si entra all'Ippodromo, si posteggia schierati, ci si guarda attorno, iniziano i saluti. Siamo in tanti ad essere fedeli partecipanti, e tutti ad essere amici.
Bolloni, adesivi, matita, road book, cronometro...
Tutto pronto.
Esercitazione di gruppo per fermarci a cinque metri dall'ostacolo e per mette-

Una bella Alfa Romeo Giulietta Spider inseguita da altri concorrenti, sfila lungo il Naviglio e, qui sopra, i sorridenti motociclisti sempre presenti in forza.

re la ruota posteriore destra esattamente sopra alla mattonella gialla.
E due cose mi vengono in mente.
La prima, che tutti già sanno, che per vincere il Trofeo Milano lo spirito deve veramente essere ludico.
La seconda, che senza il Trofeo Milano molti non saprebbero che la loro ruota posteriore è praticamente sotto al sedile posteriore.
Una volta capito che le prove di abilità "andranno come andranno", ...cappuccino e brioche (tanto c'è poi la caccia fotografica a complicare di nuovo tutto)!
È il momento del briefing.
E qui voglio citare il nostro Magnifico Presidente Marco Leva, che ben ci introduce allo spirito del Trofeo: "… abbiamo previsto assistenza stradale con carro attrezzi e assistenza meccanica con intervento di un tecnico. Ma se finite nel Naviglio, … beh per quello non possiamo farci niente. Niente barche di salvataggio. Quindi non andateci dentro...".
Road book perfetto.
L'ha fatto il Presidente.
Quasi tutti si perdono.
Che però, se posso permettermi, è uno degli aspetti divertenti del Trofeo.
Ricordo un'edizione in cui ci siamo persi in 15 dentro ad un paesino. I vecchietti al bar che giocavano a carte si sono visti sfrecciare Jaguar, Porsche, Mercedes, Alfa, che arrivavano da tutte le parti, senza trovare l'uscita dal labirinto. Quest'anno non è andata così male. O così bene, …dipende dai punti di vista.

Quest'anno, però, abbiamo avuto lo sterrato. E se qualcuno si è perso è anche perché non ci credeva che bisognava passare proprio da lì. Grande idea. Grazie Presidente!
Volandia. Prove cronometrate.
Grazie al nostro prode socio Emanuele Pisati, coordinatore capo di tubi, percorsi e tempi.
Prove cronometrate anche per le moto (ma come si fa a guidare e tenere il cronometro?). Forse il nostro sponsor Mida in sidecar ha avuto l'idea giusta?
Ho visto gente divertirsi veramente.
Auto anteguerra impostare "frenata e curva" come non oserei neanche con la mia Audi. Ho sentito girare i motori in accelerazione, in scalata, …che musica! Ogni motore la sua!
Museo di Volandia troppo esteso.
Io sono riuscito a vedere il primo hangar, con il DC3. E immagino di non essere l'unico a ricordarselo. Da bambino in Kenya nel '68, l'ultima volta in Venezuela nel '81. Grande macchina. E … anche i motori del DC3 fanno musica!
Novità di quest'anno del Trofeo Milano … ricco pranzo al sacco offerto da Ristorante Olio. Eravamo perplessi e dubbiosi, ma tutti ci hanno dato parere positivo.

La famosa Fiat 509 "pesce" di Tenconi, sicuramente curiosa così come la Lancia Appia II serie "fenicotteri", nella sua livrea variopinta. Vigili, Polizia e Carabinieri sempre presenti a contorno delle nostre manifestazioni, mentre due classiche sportive, la Jaguar XK e la Porsche SC sfilano veloci nei comparti di Volandia.

Bene. Da ricordare per il prossimo anno. Siamo al momento clou. L'arrivo in Piazza Città di Lombardia, la piazza coperta più grande d'Europa.
Per questa edizione del Trofeo Milano, CMAE ha voluto qualcosa di diverso dal solito. Soprattutto, qualcosa che più e meglio rispecchiasse lo scopo del Club, di promuovere la cultura del motorismo d'epoca.
Esposizione delle auto in gara e delle auto che non hanno potuto venire a Volandia, disposte a cerchio lungo i lati della piazza (tutte eccezionali. Ma impossibile elencarle e raccontarle tutte. Inquadrate i codici "QR" per vedere le foto della manifestazione).
Esposizione dell'Ohio "M" elettrica del 1912, della Collezione Quattroruote, recentemente restaurata.
Straordinaria! (Per saperne di più, inquadrate il "QR" in questo articolo).
Esposizione ai lati del palco delle auto importanti di Polizia, Carabinieri, Vigili Urbani (così si chiamavano) e Vigili del Fuoco.
Aperitivo in piedi fra le auto.
Convegno "L'evoluzione dell'auto elet-

All'Ippodromo già schierate, le vetture in attesa di partire, le "vetrerane" Fiat 501 e l'Isotta Fraschini 8A dei VVFF, l'eleganza della classica Mercedes 220SE coupé

trica in 110 anni di storia", con relatori d'eccezione e benvenuto delle autorità di Regione Lombardia e di ASI.
Cena servita ai tavoli disposti all'interno del cerchio di auto.
Premiazioni. Il fiocco del Duomo di Milano alle nuove vincitrici!!!
(A convegno e premiazione abbiamo dedicato due articoli in questo numero, oltre ai risultati pubblicati sul sito CMAE).
Impossibile raccontare tutte le auto e le moto del Trofeo. Certamente tutte speciali per l'occasione.
Mi devo limitare a tre brevi "anedotti".
In primis l'Isotta Fraschini 8A dei Vigili del Fuoco, arrivata "con le sue gambe". Vettura innovativa del 1929, la prima ad essere dotata di un motore a 8 cilindri in linea con potenza di 61 HP e 7370 cc di cilindrata. Acquistata e trasformata nel 1939 dai Vigili del Fuoco. In servizio fino al 1953.
La Fiat 509 del 1926, da tutti conosciuta come "pesce", che vinse il 1° premio al Concorso per Artigiani Lombardi. Carrozzeria capolavoro di abilità e creatività.
La Appia II serie in livrea "fenicotteri" vincitrice del Premio per la Combattività al Rallye des Princesses 2019.
Uno sguardo dietro le quinte, prima di chiudere.
Tutto è bene quel che finisce bene.

Il classico ambito ricordo del Trofeo Milano, il fiore della guglia del Duomo i coniugi Tenconi, Beatrice e Paolo Sardi e Carlo e Francesco Sommaruga ricevono il meritato riconoscimento. Riconoscimento che il presidente Marco Leva offre anche a Davide Arculeo, nostro sponsor di Mida Broker Assicurazioni.

Ma il CMAE merita dei complimenti.
Ad agosto abbiamo capito che non sarebbe stato possibile entrare con le auto al Castello, e neanche posteggiarle sulla Piazza del Cannone.
In 30 giorni siamo riusciti ad organizzare l'evento in Piazza Città di Lombardia. Evento scenografico che ha riscosso grande successo. Un grazie sentito a Regione Lombardia per il patrocinio ed il supporto ricevuto.
Un grazie a tutti coloro che hanno contribuito. In particolare al gruppo Consiglieri ed ai Giovani del CMAE.
Qualcuno di voi ricorda la scena in "Shakespeare in Love", in cui l'attore, preso dal panico, perde la voce e l'altro, parlando al maestro, dice:
"Siamo perduti!".
"No, no. Andrà tutto bene!", risponde il maestro.
"E come?".
"Non lo so. È un mistero!".
Il Trofeo Milano è questo ed altro!

LE FOTO DEL XVI TROFEO MILANO

IPPODROMO

PERCORSO

VOLANDIA

REGIONE LOMBARDIA

PREMIAZIONE

OHIO

MIDA®

BROKER DI ASSICURAZIONI

dal 1996

SERVIZIO
ESSO
ESSO
SASSI 41

N
ovunque
SASSI
Essolube
Essolube
Essolube

di GIPPO SALVETTI

XVI TROFEO MILANO: *la conferenza*

Nella bella cornice della piazza del Palazzo della Regione Lombardia, un'attenta platea ha ascoltato, da "adetti ai lavori", alcuni argomenti interessanti legati al nostro mondo, ma soprattutto legati al futuro della mobìlità e di come questa attraversa il collezionismo dei veicoli storici.

Il trofeo Milano è sempre un importante appuntamento per il CMAE e quindi ho aderito, ma con un poco di timore non essendo mai stato il mio ruolo, alla richiesta degli amici del Consiglio di essere il moderatore nella conferenza che si è tenuta nella bella cornice tra le tante automobili e moto schierate nella piazza del Palazzo della Regione Lombardia. Il CMAE non è, non può e non deve essere soltanto un modo per ritrovarsi tra amici uniti dalla stessa passione, cosa comunque senz'altro meritevole, ma dato il ruolo di prestigio che ha sempre ricoperto nell'ambito del motorismo milanese, è stata questa una bella occasione per

avere a disposizione un "parterre de rois" con dei protagonisti di rilievo che ci hanno fatto approfondire alcuni importanti temi collegati alla nostra passione.
Dopo il saluto quindi del presidente Marco Leva e del socio revisore Salvatore Carbone è stata la volta del presidente dell'ASI Alberto Scuro, che ci ha onorato con la sua presenza dando quindi rilievo ancor di più alla vicinanza tra l'ASI e il CMAE. Presenti quindi sul palco l'assessore della Regione dottoressa Barbara Mazzali, l'ingegner Franco Cimatti (CEO di AEHRA srl), il dottor Francesco Di Lauro (Presidente della Commissione ASI green) e l'avvocato Giuseppe Dell'Aversano (Consigliere ASI e membro della Commissione Legislativa FIVA).
Mentre la dottoressa Mazzali ha significativamente colto l'importanza del mondo motoristico e del CMAE nell'ambito Milanese quale portatore di bellezza e di artigianalità italiana e Lombarda, l'ingegner Cimatti, forte di un'esperienza di 33 anni in Ferrari e alcuni in Lotus, ci ha invece illustrato alcune peculiarità e importanti visioni nel mondo della trazione elettrica che, anche se non appartengono al DNA delle nostre auto e moto storiche, non possiamo però non tenerne conto ed è comunque importante essere al corrente degli sviluppi di questo settore in continua evoluzione.
Francesco Di Lauro ha giustamente sottolineato l'impatto risibile dei veicoli storici sull'ambiente, tutte cose risapute ma che è buona cosa ribattere nelle sedi istituzionali, mentre l'Avvocato Dell'Aversano ha fatto un rapido excursus sui rapporti che ASI intrattiene non solo con le Amministrazioni Pubbliche ma anche con i Ministeri, per trasmettere un messaggio che non può essere semplicemente di "lobby", ma che è supportato da obbiettivi elementi che devono anche considerare il valore di Storia e Cultura di questo settore.
Un Trofeo Milano quindi all'insegna certo della convivialità, del sempre piacevole "stare insieme", ma che deve andare oltre le affabili quattro chiacchiere a tavola.
Questo è un compito che il CMAE può, sa e deve svolgere con il supporto dei tanti Soci.
Alla prossima!

di IAIA IMPARATO

XVI TROFEO MILANO:
a tu per tu con le vincitrici!

Una coppia di giovanissime "figlie d'arte", Emma Pisati e Caterina Leva, alla guida di una sprizzante Innocenti Mini del 1974, si sono meritatamente aggiudicate una guglia del Duomo, prestigioso premio del Trofeo Milano Giovani.
Ventuno e vent'anni, ma già saranno le avversarie da battere!
Tutti avvisati!

Un podio in rosa e super giovane quello dell'ultimo Trofeo Milano.
A vincere il prestigioso premio, una guglia del Duomo che ora si trova nella sede del CMAE, sono state infatti Emma Pisati, pilota, e Caterina Leva, navigatrice, rispettivamente 21 e 20 anni, che hanno gareggiato a bordo di una Innocenti Mini Cooper 1300 Export del 1974, di proprietà della Pisati. «È da quando sono piccola che adoro quest'auto. Già da bambina dicevo a mio papà che da grande l'avrei voluta per me», racconta Emma, «negli anni lui ha spesso pensato di venderla, ma io mi sono sempre opposta e l'ho pregato di tenerla per quando sarei cre-

Il simpatico Dan Peterson che molti ricorderanno per i suoi successi nella pallacanesto (Olimpia Milano) e le sue telecronache dallo spiccato accento USA, premia i giovani CMAE: da sinistra Giacomo Pisati, Emma Pisati, Dan Peterson, Caterina Leva, Matteo Carbone e Pieter Lauries.

sciuta. Così è stato: appena ho compiuto 18 anni, ho preso immediatamente la patente e oggi ho la fortuna di poter gareggiare al volante di un'auto d'epoca». Quella per le auto storiche, del resto, è una passione di famiglia, che la Pisati condivide soprattutto con il papà e il fratello. «Anche mio fratello era in gara, ma a me è andata meglio!». E viene da chiedersi per chi tifava papà. «Penso proprio che mio padre sia imparziale. Ho vinto io ed è stato felice, ma lo sarebbe stato anche se avesse vinto mio fratello». E la mamma? «Diciamo che la mamma non è appassionata come noi. Ha fatto qualche gara con papà, ma così, per condividere la passione di lui più che per suo autentico interesse».

Ma le due campionesse, che si sono conosciute proprio in questa occasione, hanno anche un'altra passione in comune, oltre a quella per le auto d'epoca: entrambe, infatti, studiano medicina. Sarà anche per questo che l'intesa, in vettura, è stata perfetta? «È stata una fortuna aver avuto Caterina al mio fianco come navigatrice», conferma infatti Emma. «Lei aveva già utilizzato il cronometro manuale, come previsto dal regolamento del Trofeo Milano, e questo è stato di grande aiuto».

E in effetti Caterina ricopre questo ruolo da quando è piccola: «I miei genitori sono entrambi appassionati di auto e hanno sempre gareggiato. Da quando ho sei anni li seguo e ho fatto spessissimo da navigatrice a mia mamma. È un ruolo che mi piace molto, lo ritengo importante, di grande responsabilità. Richiede preparazione, prima della gara bisogna studiare il percorso, meglio se si ha a disposizione il Road Book, bisogna preparare gli strumenti...».

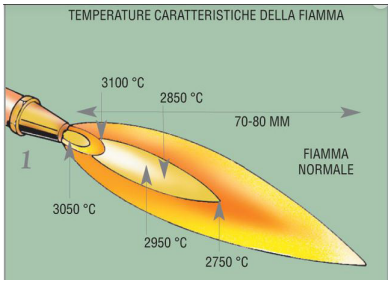
Al contrario di Emma, Caterina non ha ancora gareggiato nelle vesti di pilota, anche se le piacerebbe e sta aspettando l'occasione giusta: «Prima o poi mi cimenterò anche al volante. Quando? Quando i miei genitori si decideranno a farmi guidare una delle loro auto! Per ora evidentemente non si fidano ancora, ma sono certa che presto mi faranno provare. Anche perché sanno quanto ci tengo. Questo amore per le auto d'epoca me lo hanno inculcato loro, abbiamo passato molti fine settimana tutti insieme a gareggiare. Era un modo per stare in famiglia, per trascorrere del tempo uniti, visto che durante la settimana era complicato ritrovarsi spesso insieme». E chissà che in quella occasione, al suo fianco, non possa esserci Emma, alle prese con cronometro e mappe. «Di sicuro coinvolgerò Caterina per le gare organizzate dal CMAE Giovani», assicura Emma, «ci siamo trovate molto bene insieme e abbiamo deciso, compatibilmente con i nostri impegni di studio, di riprovarci». E fanno bene perché, come dice il proverbio, squadra che vince non si cambia!

di MAURO AZZONI (*)

La saldatura?
un'arte da scoprire...

La saldatura è una componente importante, spesso fondamentale, nel restauro di un'auto o di una moto d'epoca. Non solo: un'attenta disanima dei punti di saldatura può rivelare manomissioni o tentativi di frode addirittura per creare falsi "d'autore". La saldatura alla fiamma è stata la prima tra le operazioni di saldatura utilizzate nella costruzione e nella riparazione di veicoli a motore. Essa ha rappresentato uno dei sistemi atti a unire tra di loro lamiere di acciaio preformate nella realizzazione di telai e carrozzerie di auto, oltre a rappresentare un sistema per la riparazione delle stesse parti dopo danni conseguenti a incidenti. La terminologia "saldatura alla fiamma" comprende varie metodologie che nel corso degli anni hanno subito continue evoluzioni, ma che sostanzialmente si basano sulla formazione controllata di una fiamma all'uscita di un sistema di miscelazione dei gas, definito cannello. Tali gas sono: il comburente, ossigeno puro contenuto in bombole a elevata pressione o, molto più raramente, aria e il gas combustibile, di varia natura e caratteristiche che condizionano la potenza e l'efficacia della fiamma. La tabella evidenzia come la temperatura massima della fiamma possa variare in funzione delle combinazioni dei gas. Appare chiaro l'errore nella definizione della fiamma di un cannello che viene comunemente chiamata "ossidrica". Nella realtà la fiamma prevalentemente impiegata è quella "ossiacetilenica" per la maggior temperatura sviluppata e per la minor complessità nella gestione delle bombole dei gas impiegati. I gas sono contenuti, a elevata pressione, in bombole con colorazioni normalizzate per il loro riconoscimento, dotate di uno specifico riduttore di pressione e collegate al cannello tramite tubazioni in gomma fornite di dispositivi di sicurezza il cui compito è quello di evitare che la fiamma possa, per errore o malfunzionamento, propa-

Gas combustibile/comburente	Temp. fiamma °C
Acetilene/ Ossigeno	3100
Propano/Ossigeno	2800
Metano/ossigeno	2800
Idrogeno/Ossigeno	2750
Acetilene/Aria	1550
Propano/Aria	1600
Gas naturale/Aria	1100



garsi e raggiungere la bombola. Il cannello ha la funzione di miscelatore dei gas e ne regola la quantità in arrivo all'ugello da cui fuoriesce la miscela che viene accesa creando una fiamma la cui forma e le cui temperature variano in funzione della distanza dall'ugello e sono massime in corrispondenza della parte più luminosa della fiamma posta vicino all'ugello e detta "dardo", mentre gradualmente diminuiscono allontanandosi dall'ugello nella zona definita "pennacchio". Si può notare la versatilità del sistema che, in base alla distanza tra l'ugello del cannello e l'oggetto investito dalla fiamma, permette di raggiungere sia un semplice riscaldo a bassa temperatura sia la sua fusione. Tale opportunità si sfrutta in quella che è definita "saldatura autogena". Essa consiste nel legamento per fusione tra due metalli compatibili, anche differenti, con o senza materiale d'apporto. Le parti da unire sono fissate nella posizione finale e, dopo adeguata pulizia, vengono scaldate con la fiamma fino alla fusione del metallo base e della bacchetta di metallo d'apporto che va a riempire lo spazio tra i lembi del giunto. L'operazione richiede una buona manualità da parte dell'operatore, in particolare nelle saldature che non si presentano in piano e sono definite "in posizione". Quando usata su acciai, la saldatura è caratterizzata da un cordone magnetico a maglie ben distese e, in generale, dall'assenza di piccoli avvallamenti, definiti incisioni marginali, ai bordi dello stesso. Questo tipo di saldatura induce purtroppo il fenomeno critico delle tensioni e deformazioni sul giunto. La formazione di zone fuse e il riscaldamento localizzato hanno come conseguenza, durante il raffreddamento, il verificarsi di fenomeni di ritiro con deformazioni del pezzo e il crearsi di tensioni residue. In particolare, il cordone di saldatura tende ad accorciarsi e restringersi di sezione, trascinando con sé le parti circostanti. La saldatura autogena è stata quindi nel tempo affiancata e poi rimpiazzata da un'altra versione di saldatura alla fiamma definita "saldobrasatura". Nella mia esperienza di molti anni in questo campo mi è capitato anche di dover fornire valutazioni su saldature realizzate su importanti vetture d'epoca (Bugatti T23 o Ferrari 330P del 1963) per cercare di comprenderne l'autenticità e se l'operazione fosse stata eseguita in origine dal fabbricante o in un secondo tempo magari per scopi non proprio... cristallini. Indagini certo non facili ma che un occhio esperto e attento può valutare comprendendo il confine tra il "vero" e il "falso" o quello che è stato realizzato in un secondo tempo, magari semplice riparazione necessaria ma non dell'epoca, la cui sentenza poi è compito degli esperti storici.

(*) L'Ingegner Mauro Azzoni è stato per molti anni responsabile e direttore tecnico della Castolin Italiana (oggi Salteco spa) Agente generale del Gruppo Castolin+Eutectic, marchio leader nel campo della saldatura di alta tecnologia

di SERGIO BORIS

LA MI-TA IN SIDECAR:
l'avventura di due Giovani CMAE

La storia del sidecar racconta che tale mezzo fosse una simpatica ed economica alternativa all'automobile con la quale i nostri nonni e bisnonni scorrazzavano le proprie famiglie in amene gite fuori porta, nel periodo che va dal primo dopoguerra al boom economico degli anni '60. Francamente, dopo 1900 km su strade secondarie piene di curve e saliscendi che simulano bene quelle normalmente percorse prima dell'avvento delle autostrade, mi sono convinto che i nostri avi sidecaristi fossero sostanzialmente dei supereroi.
Con quale coraggio portare la famiglia su un mezzo completamente asimmetrico che ti costringe a risolvere complessi problemi di fisica del veicolo ogni volta che devi impostare una curva?
Ebbene sì! Aver concluso la Milano-Taranto senza cappottarci è stata una grande soddisfazione! Il desiderio di partecipare alla MI-TA nasce qualche anno fa, nel 2018, ma gli impegni quotidiani e la pandemia purtroppo hanno avuto la meglio fino al 2023.
Tale velleità di avventura nasce in famiglia: i miei genitori parteciparono con la stessa moto alla Milano-Taranto del 1989 e il loro passaggio a Roma, mentre ero accudito dai nonni, è uno dei primi ricordi motociclistici della mia infanzia.

Spiegare tale desiderio a mia moglie Silvia e convincerla a partecipare è stata la sfida più grande, seconda solo alla sopra menzionata sfida anti-cappottamento della motocarrozzetta. Raccolta la sfida, vi toccherà leggere tutto il lungo e noioso racconto, per capire se tale sfida si sia conclusa tra avvocati divorzisti o se sia sfociata in una fantastica avventura.

Ma andiamo con ordine, partendo dai preparativi caratterizzati dalla meticolosa preparazione del mezzo ma, soprattutto, da rituali scaramantici nella speranza che la moto non ci lasci per strada, almeno non nelle prime tappe. I preparativi includono anche diversi giri di prova, tra cui la partecipazione alla Coppa Giova-MI, nel mese di giugno, nella quale accompagno Luca Grassi come apripista.

Arriva finalmente il tanto atteso 2 luglio, giorno della partenza della prima tappa, quella notturna. Partenza a mezzanotte e tre minuti dal parco di Novegro, dopo un pomeriggio nel quale abbiamo subito conosciuto organizzatori, altri partecipanti e la combriccola degli altri sidecaristi, italiani, svizzeri, olandesi e francesi, chi su BMW, chi su Guzzi Falcone ed Astore e noi sulla più anziana del gruppo: Gilera Saturno Turismo del 1950.

Siamo il primo equipaggio sidecar a partire e passeremo tutta la notte davanti agli altri, più brillanti come prestazioni rispetto al nostro monocilindrico ma evidentemente timidi nel superarci, timorosi di perdersi nella navigazione notturna. L'impegno della prima tappa ci lascia piuttosto meravigliati. Siamo stati in moto più di 12 ore con Silvia che più volte si è addormentata nel carrozzino.

Per dovere di cronaca, i due sidecar Guzzi Astore e Falcone, circa coetanei del nostro Gilera, bruceranno la frizione su una ripidissima salita alla quale siamo stati costretti da una deviazione per lavori. Solo il mio poco cavalleresco intuito di far scendere Silvia e farle percorrere circa 300 m in salita a piedi, tra un sonnellino e l'altro, ci consentirà di superare indenni tale salita. Comunque giù il cappello per entrambi gli equipaggi Guzzi che sono riusciti a proseguire, chi cambiando la frizione e chi tornando a casa e prendendo un altro sidecar. I controlli orari, comunque, ci sono sembrati non troppo tirati e siamo arrivati sempre in tempo nonostante un'andatura piuttosto tranquilla e diverse brevi soste per riposare.

Riposati e grintosi partiamo per la seconda tappa Bologna-Pontedera. Si inizia sulla Statale Porrettana dove la salita inizia a metterci alla prova. Dopo la festosa accoglienza a Porretta, si riparte in direzione Barberino del Mugello. Salita tosta e prudenza in discesa: morale della favola, arriviamo al Controllo Orario dopo circa un'ora e mezza con soli 10 secondi di anticipo e siamo costretti a subito ripartire per il successivo CO senza possibilità di riposare un attimo. Il tutto si ripete il giorno dopo durante la terza tappa Pisa-Assisi: dopo ore di guida nella Toscana più bella, arriviamo a Civitella in Val di Chiana nella cui piazzetta affollata è allestito il controllo orario. Passiamo al CO senza fermarci, dopo esserci fatti goffamente largo tra partecipanti indaffarati al punto ristoro,

le moto e i sidecar che attendono il loro minuto di transito. Solo dopo aver superato il CO, capisco di essere passato giusto in tempo nel mio minuto come previsto dalla tabella di marcia. Sono convinto che Silvia possa scendere e gridare "Basta!", invece proseguiamo senza sosta per fortuna senza deconcentrarci, con il solo rammarico di non riuscire a gustarci i tanto desiderati punti di ristoro. Le serate dopo gli arrivi di tappa sono piacevoli, conosciamo tantissimi compagni di avventura, sia motociclisti che sidecaristi, e tra i sidecaristi si crea un bel gruppo anche grazie all'affiatamento delle passeggere, che contribuiscono significativamente alle quote rosa dell'evento. Inizialmente non pensiamo alla classifica, le due prove speciali di ogni tappa ci divertono ma le energie sono tutte concentrate nell' arrivare in tempo ai CO.

Nella seconda e terza tappa iniziamo a metterci parecchio di impegno anche nelle prove di precisione, registrando passaggi di tutto rispetto, fino a pochi millesimi di secondo di scarto. Da metà gara in poi, la classifica della classe sidecar è sempre cortissima con tre dei sei equipaggi quasi a pari merito. Le tappe nel Centro e nel Sud sono una vera e propria scoperta, grazie alla scelta di percorsi a dir poco stupendi.

Il Chianti, lo spettacolare arrivo ad Assisi ma soprattutto ricorderemo la tappa in Lazio e Abruzzo una "tappa marathon" con più di 150 km tra un CO ed il successivo, nello scenario montano dei Colli di Monte Bove. Poi la Campania, San Bartolomeo in Galdo, dove finalmente gustiamo un ottimo piatto di pasta con le cime di rapa e, infine, l'accoglienza della Puglia tra filari di ulivi e paesaggio mediterraneo.

"Sì viaggiare, dolcemente senza strappi al motore, evitando le buche più dure…" canticchio mentre maledico la manutenzione delle strade di molte province del nostro amato Mezzogiorno. Gli ultimi chilometri ci vedono scortati dalla Polizia. Tutti i sidecar entrano insieme in Taranto dopo circa 1900 km. Siamo emozionati e festeggiamo l'arrivo sul lungomare! Mi ha colpito fin dai primi giorni della gara il legame che l'organizzazione ha con le amministrazioni locali, motoclub e gruppi di volontari, tutti coinvolti nell'allestimento delle fermate per i controlli orari.

Più volte siamo stati accolti da sindaci e assessori. Il passaggio della manifestazione è piuttosto sentito da spettatori e curiosi, con un calore crescente verso il sud. Nelle fermate in Puglia abbiamo avuto l'impressione di essere parte di una vera e propria festa. Un'altra eccellenza dell'organizzazione di questa MI-TA è la scelta del percorso e

la relativa “frecciatura”. Possiamo dire che tutta la gara si è svolta su strade secondarie di grande interesse paesaggistico, quasi senza tratti di collegamento su arterie principali. Inoltre, una volta presa dimestichezza con forma e dimensioni delle frecce, non si può sbagliare! Le frecce sono posizionate con precisione per i quasi 2000 km della gara, in ciascuna rotonda o incrocio. Avevo con me anche la traccia GPS ma non è stato necessario utilizzarla. Dopo la bagarre durata fino all’ultima prova speciale, nonostante il nostro impegno profuso nell’ultima giornata, i risultati cronometrici non sono ottimi, ma complessivamente migliori dei nostri diretti concorrenti.
Vinciamo la classe sidecar per un solo punto! Insomma, per noi un’esperienza fantastica! Ci vediamo l’anno prossimo? Mah vediamo… devo parlarne con mia moglie…

di NICOLA CAPELLI

RITORNO DAL PASSATO: *le auto di Jessica Brilli*

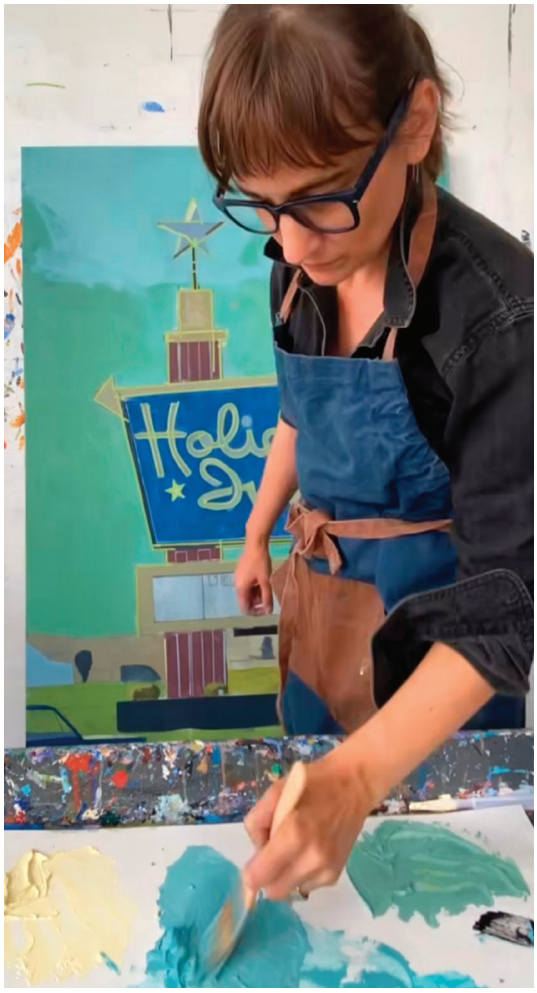
Scattare una foto negli anni '60 doveva avere uno scopo. Vietato sprecare fotogrammi! Io credo che sia per questo che le foto di quegli anni sono così intense. Così precise. Così significative. Bianco e nero. Seppia. In quegli anni l'automobile era davvero tanto. Rendeva possibile il futuro. Il proprio futuro. Manca il "dove"…
Ebbene, ...in America! Parliamo di foto di automobili negli anni '60 e '70 in America. Anzi, di foto con automobili. Le automobili non sono le protagoniste, sono lo strumento di quel futuro. Quel futuro americano che tanto ricordiamo e ci manca. Che tanto ha contribuito a migliorare le condizioni e le aspettative dell'umanità. È da qui che parte Jessica Brilli. Da queste fotografie. Le cerca fra mille. Le studia. Le ricrea. Le ripulisce, come quando si restaura un'auto importante, in cui bisogna smontare interni, motore, portare a nudo il metallo ed eliminare lo sporco, le parti rotte e quelle non originali. Poi le rimonta sulla tela. L'obiettivo è ridare vita e far sognare. Jessica "rimonta" le automobili nei loro colori accesi, ne esalta i riflessi sulla vernice, sui vetri, sulle cromature. Come appena uscite dal concessionario. Le rimette dentro le fotografie. E, magicamente, anche i paesaggi e le case attorno si colorano. La sensazione nelle sue opere è che il tutto potrebbe animarsi

da un momento all'altro. I quadri di Jessica non sono nature morte, ma piuttosto attimi statici. "Frozen" dice Jessica. Tutto sta per ri-animarsi. Ora, pensiamo per un momento a noi. Alle nostre foto di quegli anni. La presentazione dell'Alfa 1900 al Castello Sforzesco, per esempio, o le prime code al casello di Melegnano… Come potrebbe interpretare un'artista Americana il grande sogno Italiano? Cosa ne dite? Jessica guida una BMW 533i dell'84.

Grazie a Jessica Brilli per la collaborazione ed il consenso alla riproduzione delle sue opere qui esposte.

Instagram: @jessica_brilli_artist

Le opere di Jessica Brilli sono acrilico e olio su tela.
Le dimensioni medie sono di circa 80-100 / 60-80 cm.



JESSICA BRILLI

Jessica Brilli (Sayville, New York 1977) è un'artista affermata nota per i suoi dipinti evocativi ispirati a diapositive Kodachrome vintage e fotografie degli anni '60 e '70.
Nata e cresciuta a Long Island, New York, la passione di Jessica per l'arte è iniziata in giovane età e ha proseguito la sua formazione artistica, conseguendo un BFA in pittura presso l'Università del Rhode Island e un certificato in graphic design presso il Massachusetts College of Art e Design a Boston.
Attingendo ai ricordi della sua infanzia relativi alla vita suburbana degli anni '50 e '60, i dipinti di Jessica spesso raffigurano piscine con trampolini, architettura degli anni '60 e auto d'epoca.
Queste scene nostalgiche riflettono il suo legame personale con il passato ed evocano emozioni e ricordi condivisi da molti americani. Il lavoro di Jessica ha guadagnato riconoscimento e ammirazione, con i suoi dipinti esposti in mostre personali e collettive negli Stati Uniti e persino in Corea del Sud, dove la sua arte ha abbellito la copertina di Heren Magazine durante la sua mostra per il decimo anniversario. In particolare, il suo dipinto "Night Swimming" è stato selezionato per la copertina del romanzo bestseller di Rumaan Alam "Leave the World Behind", che in seguito ha attirato l'attenzione di Netflix per un potenziale adattamento cinematografico.
Come pittrice a tempo pieno, il recente lavoro di Jessica approfondisce l'esplorazione di fotografie e diapositive vintage che risuonano emotivamente con lei.
Vede queste immagini come uno sforzo collaborativo, che dà nuova vita a istantanee dimenticate e collega gli spettatori con ricordi ed esperienze condivise.
Nel suo percorso artistico, Jessica è stata influenzata da altri artisti famosi come Edward Hopper, Wayne Thiebaud, Alex Katz e Georgia O'Keeffe, così come dal suo background nel design grafico, che ha affinato le sue capacità compositive e l'amore per le distese di colore.
Nel corso della sua carriera, Jessica Brilli ha raggiunto traguardi sia personali che professionali, con riconoscimenti da blog d'arte, mostre personali e ricevendo una prestigiosa borsa di studio della Fondazione Pollock-Krasner.

di LAURA BOZZI e CESARE SASSO

CMAE E DISTINGUISHED GENTLEMAN'S DRIVE: *cronaca di un successo*

Successo di partecipazione e di raccolta fondi per l'edizione 2023 di The Distinguished Gentleman's Drive (il "DGD"), l'evento benefico di auto d'epoca che si è svolto in contemporanea in 66 Paesi nel mondo con oltre 200 raduni in altrettante città. Oltre 6.000 vetture si sono date appuntamento in luoghi simbolo delle rispettive città per poi sfilare in parate allegre e goliardiche, che hanno attratto l'attenzione del pubblico. A Milano i gentiluomini del DGD, rigorosamente a bordo di autovetture costruite precedentemente al 1980 o repliche esatte di vetture del periodo, si sono dati appuntamento al Museo Storico Alfa Romeo di Arese dove, ad accoglierli, hanno trovato i partner locali dell'iniziativa MA-FRA e CMAE, che hanno omaggiato i generosi iscritti con un welcome kit. «Siamo felici che una piccola delegazione di nostri Soci abbia partecipato e dato supporto a The Distinguished Gentleman's Drive», commenta Marco Leva, Presidente di CMAE, «è bello che gli appassionati di

auto storiche della nostra città – e tra questi anche alcuni nostri tesserati – abbiano contribuito a questa gara di solidarietà che unisce per un giorno gli amanti delle auto d'epoca di tutto il mondo».

Soddisfatto della collaborazione anche Claudio Mistura, consigliere di CMAE: «Lo spirito di eleganza e di goliardia che animano la gara di solidarietà di The Distinguished Gentleman's Drive ha conquistato anche noi di CMAE e ci auguriamo che l'iniziativa cresca sempre più a Milano come nelle altre città partecipanti».

Come ormai da tradizione, gli equipaggi si sono presentati al via con le proprie auto d'epoca tirate a lucido e vestiti di tutto punto: il DGD, infatti, è un evento a tema in cui tutti i partecipanti si devono vestire con un look classico, in un tripudio di giacche di tweed, cravatte, papillon, completi gessati e, per le signore, gonnelloni fiorati. Tra chiacchiere di motori e fotografie, gli equipaggi hanno avuto modo di approfondire le tematiche al centro dell'impegno benefico dell'iniziativa. «A livello globale, perdiamo un uomo ogni minuto per il cancro alla prostata e i disturbi di salute mentale specifici della popolazione maschile», ha ricordato Cesare Sasso, uno dei volontari organizzatori. «Oltre che per supportare economicamente i progetti di ricerca finanziati in tutto il mondo da Movember, ci ritroviamo ogni anno vestiti di tutto punto con le nostre auto d'epoca per ricordare l'importanza della prevenzione, che per il tumore alla prostata è un test banalissimo che tutti noi uomini dovremmo fare annualmente a partire dai 40 anni». Le vetture hanno poi lasciato il Museo Storico Alfa Romeo per un tour che ha toccato le province di Milano, Como e Varese, per poi terminare alla Rocca Borromeo di Angera.

All'arrivo sono stati premiati il partecipante che ha raccolto più fondi in Italia (John Khajenouri, che da solo ha raccolto oltre 1.000 euro) e la Delage D6/80 Course del 1936 di Andrea Caimi (qui in foto), che si è aggiudicata un'opera dell'artista argentino Enrique Napp nell'ambito del premio "Best of Show presented by Wheelz". La prossima edizione si terrà a settembre 2024.

di ALFONSO D'ALOIA

TICINO, PO E OLTREPO: *magnifici territori lombardi*

Questo è sembrato proprio il motto azzeccato per la giornata del 2 luglio, che ha visto auto e moto del CMAE scorrazzare ad andatura turistica su strade circondate da panorami stupendi.
Riuscire infatti a scoprire percorsi alle porte delle grandi città in grado di regalare momenti di serenità e piacere, senza traffico, e con il garbato rumore di sottofondo dei propri motori, è stato possibile attraversando il parco del Ticino, costeggiando gli argini di questo fiume e del Po e inerpicandosi sulle dolci colline dell'Oltrepo.
La maggior parte delle auto erano spider o cabrio e hanno viaggiato scoperte, godendo appieno della giornata soleggiata e non troppo calda, mentre i motociclisti si sono sobbarcati il piacevole onere di accompagnarle indicando le deviazioni lungo il percorso….così nessuno si è perso.
Dopo una piacevole sosta al Lido di Pavia ospitati da Luigi Vecchio di Idea Blu, la comitiva ha puntato a Rocca Susella dove in agriturismo Mondo Antico si è potuto gustare un pranzo all'aperto, semplice e di ottima qualità con prodotti esclusivamente locali. Il posto ha consentito anche una pennichella ristoratrice con le sdraio e dominando una vista spettacolare sui vigneti.
L'ultimo appuntamento nel pomeriggio è stato a Casteggio, dove, con le auto e moto in bella mostra, Mario Aglione ha consegnato al vice sindaco Anna Raffinetti una targa ricordo della manifestazione, a ringraziamento per l'ospitalità.
Un gelato gustato nella piazza principale ha concluso una bella giornata, molto apprezzata da tutti.

di BENEDETTA MARAZZI

STORIE A 40 KM/H
in sella a una Sertum 250 VL

Quando ho raccontato della mia idea agli amici e ai conoscenti, alcuni sono rimasti indifferenti, altri sorpresi e altri ancora, i pochi appassionati di moto d'epoca che conosco, hanno sgranato gli occhi e non sapevano se ridere o se darmi della pazza.

Il mio meccanico Claudio ha detto: "Ma dove vuoi andare con quella caftera (caffettiera)? Al massimo arrivi dal rottamaio". Scherzava, forse, ma le premesse non erano certo incoraggianti. Avevo deciso: volevo fare un viaggio di 6 giorni, in solitaria, con la mia Sertum 250 VL del 1950. Nessuno avrebbe potuto farmi cambiare idea, se la moto fosse arrivata funzionante al giorno della partenza.

Le persone che sono rimaste indifferenti alla mia idea sono coloro che non conoscono minimamente questo mondo. Chi è rimasto sorpreso sono stati gli amici, che non si sarebbero mai immaginati che una come me, che non ha mai dimostrato il ben che minimo interesse per le motociclette (figuriamoci d'epoca) potesse anche solo pensare di trascorrere le vacanze estive con una moto riesumata pochi anni prima. Gli appassionati di questi mezzi conoscono molto bene i rischi, anche troppo: pensano che si possa rompere questo, quello, quell'altro e si possa rimanere a piedi in qualsiasi momento. In effetti, sono possibilità

realistiche. Ma quando qualcuno ha sollevato perplessità io ho sempre risposto: "La moto va, che problema c'è?". La mia ignoranza mi ha preservata da qualsiasi pensiero negativo. Quindi ero già partita anche solo con la mente. Desideravo tanto fare un salto nel passato, negli anni '50, in giro per l'Italia, tra le strade di campagna, fermarmi dove capitava e sentirmi a casa dai parenti lungo la strada. Ero una Don Chisciotte in gonnella, anzi, in sella, persa in un viaggio verso qualcosa che non esisteva, ma che era sul punto di esistere solo perché avevo cominciato a pensarci e a parlarne.

Com'è nato questo viaggio? Le colpe e i meriti sono da imputare alla mia voglia di avventura, ma soprattutto perché quando sono con la mia Sertum 250 VL vorrei che il giro in giostra non finisse mai. Credo che solo chi ama le moto d'epoca possa capire cosa si prova per un oggetto così vecchio e ricco di storia. Io amo la mia motocicletta come non è mai accaduto per nessun altro oggetto, nemmeno per le mie scarpe o le mie borse, i miei accessori per il make-up e i miei soprabiti firmati. La mia moto mi regala emozioni che si replicano ogni volta: l'entusiasmo quando ne parlo, la felicità quando la guido. Questa è la mia prima moto. Assolutamente unica, difficile da avviare, che sembra poter perdere pezzi da un momento all'altro. Eppure così affascinante, interessante e imprevedibile. Assolutamente irresistibile. L'ho chiamata Mina perché per me è esplosiva.

Ma tornando al mio viaggio, buona parte della responsabilità va data anche alla complicità del mio amico Stefano Pracca. La circostanza in cui l'ho conosciuto ha della commedia felliniana.

Una bella giornata di maggio decido di fare un giro vicino a casa. Cocciuta come sempre, voglio partire senza scomodare mio padre dal divano per l'avviamento della moto. Ammetto di avere avuto qualche problemino all'inizio. Quindi mi ci metto d'impegno: dopo svariate pedalate, niente da fare, la moto non si accende. Quindi prendo la discesa sotto casa. "Questo trucchetto funziona sempre", penso. Ma non stavolta, la moto non parte. Alla fine della discesa chiamo mio padre e, in attesa che arrivi, inizio a spingere la moto in salita. Passa un'auto di francesi: rallentano e mi guardano spingere. Li osservo a mia volta e mi chiedo cos'abbiano tanto da guardare. Poi passa una Fiat, l'autista inchioda e abbassa il finestrino. "Ma quella è una Sertum!", esclama. "Come hai fatto a riconoscerla?", sobbalzo io. Scende dall'auto e parliamo come se ci conoscessimo da sempre.

Stefano Pracca, meccanico e grande appassionato di oggetti d'epoca, specializzato in qualsiasi mezzo con 2, 3 e 4 ruote, grande amante delle Topolino, stava raggiungendo i francesi a cena: erano insieme nella mia zona per il raduno ASI a Varano de' Melegari.

Scopro che suo padre ha messo a disposizione l'officina per scattare le foto del libro *Sertum* di Mario Colombo e che ha restaurato una Sertum 250 VT, motore Super Sport, con pneumatici da 21 pollici, del 1939: una moto che era intestata a Fausto Alberti, fondatore della Sertum e che, quindi, molto probabil-

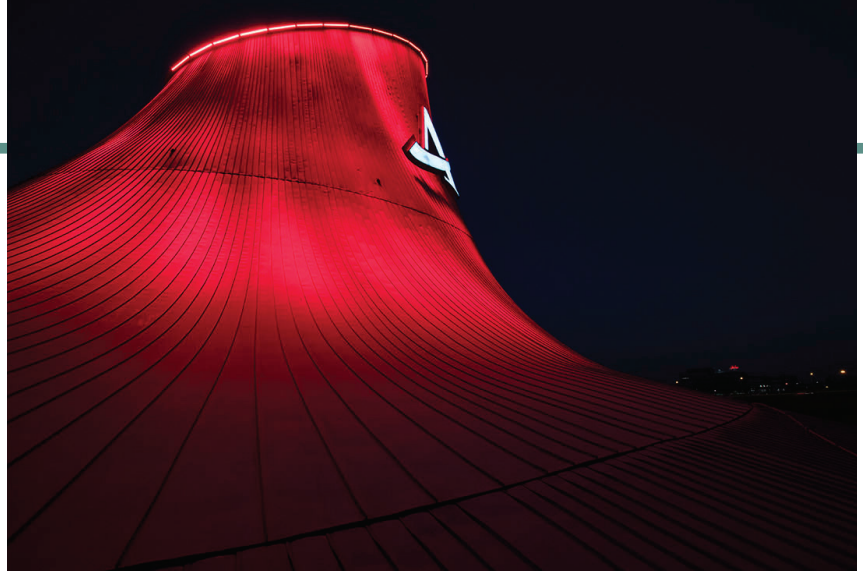
Dall'album dei ricordi, la Sertum sempre protagonista così come tranquillamente parcheggiata davanti al fossato della bellissima Rocca di Fontanellato (Parma)

mente, è stata usata per una Sei Giorni Internazionale.
Quel giorno ero rimasta a piedi di punto in bianco, a causa del magnete. Quell'episodio mi ha insegnato che da quel disco dipende l'avviamento e che ogni tanto devo fare limare le puntine. Altro non so.
Ma soprattutto da quell'esperienza ho imparato che, con una moto d'epoca, anche le condizioni peggiori possono rivelarsi una fortuna.
Stefano ed io siamo rimasti in contatto e, parlando, abbiamo deciso che avrei scritto un libro sui Sertumisti e sugli appassionati di moto d'epoca, per raccontare le loro storie e avventure.
I proprietari di moto d'epoca sono individui fuori dall'ordinario, colti di Storia, di fatti passati e di cultura sociale, arricchiti da esperienze individuali e familiari assolutamente uniche: sono un archivio vivente di racconti e aneddoti che "gli indifferenti" devono conoscere. Questo patrimonio non può finire nel dimenticatoio, come ha rischiato di fare la mia Mina. Significherebbe privare le persone di emozioni inesplorate. Le moto d'epoca sono un mezzo per conoscere un tempo che non c'è più, ma che non è perduto. Basta averne una per ritrovarsi alla destinazione temporale scelta. Funzionano come un flusso canalizzatore, anche se la mia Mina non lascia certo le strisce di fuoco sull'asfalto come la DeLorean.
Stefano mi ha invitata a incontrare la Sertum Sei Giorni a Castiglione Torinese e due sertumisti di sua conoscenza, che vivono come lui in Piemonte.
Per provare cosa significa davvero essere un sertumista e risultare credibile agli occhi di chi avrei incontrato, dovevo presentarmi con Mina, non avevo scelta.
Era la settimana prima di Ferragosto. Ovviamente ignoravo che fosse il periodo peggiore dell'anno per far viaggiare una moto d'epoca e dovevo sperare che Sant'Eligio, Santo dei Meccanici, non fosse in ferie pure lui.

di TEAM CMAE GIOVANI

CMAE GIOVANI: *dai laghi ai monti*

Erano anni che il team organizzativo stava cercando di preparare un'uscita in barca sul lago, ma non si riusciva mai a trovare quel pizzico di attrattività in più, quel "guizzo CMAE Giovani" necessario a rendere l'evento memorabile per tutti i partecipanti.
Il sogno si è finalmente realizzato verso la fine di settembre, sul Lago di Lugano, quando BeB Autonautica di Brusimpiano è riuscita a mettere in campo… pardon… in acqua, una mini-flotta di imbarcazioni "di grande libidine" per tutti gli appassionati del settore. Non parliamo di banali "motoscafini" da noleggio, con 25 cavalli stiracchiati… ma andiamo con ordine.
L'Autogrill Villoresi Est, in direzione laghi, fa da affascinante cornice al ritrovo dei giovani provenienti da buona parte della Lombardia, oltre al simpaticissimo equipaggio Trazzi-Trazzi che, dal Veneto, spesso sacrifica parecchie ore di sonno per presenziare ai nostri eventi: non possiamo che ringraziarli ed esserne orgogliosi!
Sotto l'emblematico "Vulcano", simbolo dell'area di servizio, si presentano i veicoli più disparati, dalle piccole utilitarie di un tempo, a lussuose spider simbolo



della "dolce vita" degli anni '60, fino alle sportive di razza degli anni '90, tutte meccanicamente perfette ed esteticamente lucidate a dovere, per brillare lungo l'itinerario di questa insolita gita, che porterà i partecipanti a sostituire con eliche di propulsione le più comuni ruote con pneumatici.

La strada per raggiungere il cantiere nautico è piuttosto breve, con l'arzilla Fiat 500L a definire un'andatura ben più briosa di quanto ci si potesse immaginare. Dopo il primo tratto autostradale, tra monti, gallerie, boschi e valli, splendidi scorci di lago si aprono sulla nostra destra, rendendo il paesaggio molto attraente.

Arrivati in cantiere, parcheggiamo i veicoli storici "vista lago" e veniamo subito accolti dalla deliziosa "colazione rinforzata", gentilmente offerta dal panificio/pasticceria Anteri, che, tra pizzette, salatini, cornetti e squisiti dolci, apre splendidamente il nostro conviviale.

Le sorprese si susseguono rapidamente: una scala a chiocciola ci porta sul tetto dell'edificio, dove la visita alla collezione di veicoli e imbarcazioni storiche del proprietario ci fa ancor più sentire a nostro agio.

Tra un aneddoto di un motore nautico esposto e una storia unica legata a qualche veicolo speciale presente in collezione, ci si perde facilmente in adorabili chiacchiere, ma "il clou" della giornata è lì ad attenderci, diligentemente attraccato in banchina… Bisogna affrettarsi!

Dalla terrazza del museo, i più curiosi allungano l'occhio tra le decine e decine di imbarcazioni attraccate ai moli, chiedendosi dove siano le nostre "stelle del lago", attorno alle quali gli organizzatori avevano precedentemente creato un alone di mistero. Scesi ai moli, ecco svelato il segreto: oltre al Williams Marine e al grande cabinato Airon Marine, sonnecchia, nel punto più riparato del molo, il raro e performante "MONTECARLO 30 offShorer", di fine anni 70. Al momento di salpare, l'accensione dei due potenti V8 fa sgranare gli occhi anche a chi era preparato ed edotto sullo splendido esemplare messo a disposizione per la gita.

Il meteo incerto della mattina porta gli organizzatori a rivedere il piano, optando per anticipare il pranzo il più possibile, in attesa che il sole, previsto nel pomeriggio, faccia capolino tra le nuvole.

…e che pranzo! Il ristorante "La vecchia

IL VULCANO DI ARESE

Struttura dell'Autogrill Villoresi Est, battezzata "il Vulcano". Unico nella sua forma, con la struttura a forma di vulcano, alta 30 metri, che si accende di rosso la sera. Disegnato dall'architetto Giulio Ceppi e inaugurato nel 2013, è un progetto incentrato sulla sostenibilità, interamente realizzato secondo gli standard di efficienza energetica e di impronta ecologica.

1.200 m² di serpentine irradiano l'intera volta e si tuffano, attraverso l'integrazione con un sistema composto da 420 sonde geotermiche, fino a 25 metri di profondità, estraendo o cedendo calore a seconda delle stagioni.

L'edificio è anche in grado di raccogliere l'acqua piovana e di falda per la climatizzazione dell'aria, l'irrigazione del verde e la riserva antincendio.

Cantina", a Porto Ceresio, si rivela essere la scelta migliore: unico ristorante della sponda italiana del lago ad avere un molo privato, con in più la peculiare possibilità di pranzare a pochi metri dall'acqua, unita alla passione infinita per la buona cucina dimostrata da cuochi e proprietari, che preparano piatti tipici della zona rivisitati in chiave moderna unitamente ai grandi classici, sempre molto apprezzati.

Dopo pranzo, risaliti a bordo dei motoscafi con un rimescolamento degli equipaggi, un ampio giro panoramico del lago ci porta fino in Svizzera, a scoprire scorci di paradiso che solo dal lago si possono vedere (indimenticabile la casetta a picco sul lago, con "cascata privata").

Dopo oltre un'ora di navigazione e un paio di puntate vicino alla velocità massima (che per il Montecarlo si traduce in un allungo fino a 45 nodi, tenendosi addirittura qualche centinaio di giri motore di margine!), il rientro al cantiere nautico è "un male necessario" per poter rispettare i programmi, che prevedono un gran bel giro sulle tortuose strade di montagna a ridosso del lago, con prospettive e viste da fiaba.

Dopo gli ultimi tornanti, ci si ricompatta in una piazzola e ci si saluta calorosamente, stanchi ma felici per l'impagabile gita fuoriporta, alla scoperta delle terre e, soprattutto, delle acque di frontiera con la Svizzera.

Arrivederci alla prossima avventura!

IL RIVA MONTECARLO

Carlo Riva, fondatore dei Cantieri Riva, è la mente dietro il progetto del MonteCarlo Offshorer negli anni '70. Subito dopo aver venduto il Cantiere Riva a Bertram, l'Ing. Riva ha importato dagli Stati Uniti un'idea avveniristica, con scafo a V profonda, un progetto altamente innovativo perché gli sbalzi nello scafo avrebbero creato un effetto "lift", rendendolo più veloce e leggero sulla superficie dell'acqua.

Bob Hobbs, un matematico e ingegnere navale visionario, inventò il primo scafo con design a V-step, ma incontrò grossi problemi di produzione nel sud della Florida.

Carlo Riva, coinvolse anche Cal Connell (titolare e fondatore della Mercruiser) e insieme riuscirono a superare le difficoltà tecnologiche, portandolo in produzione. Nacque così MonteCarlo Offshorer, realizzato in un piccolo cantiere di Ventimiglia chiamato "Mare e Sole".

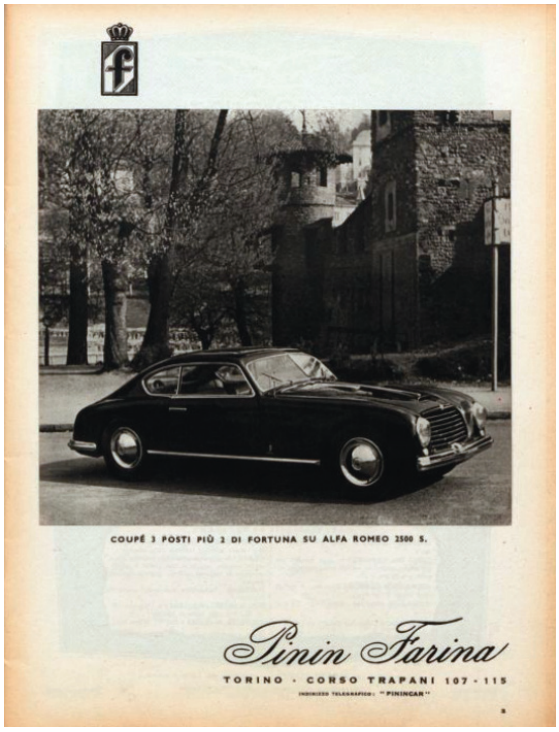
Il MonteCarlo Offshorer divenne presto simbolo e icona degli sfavillanti anni '70. Grande manovrabilità, navigabilità e velocità molto elevate anche con mare formato contraddistinguono questa splendida imbarcazione.

In totale ne furono costruiti 343.

di ENNIO MARONE

UN SARTO CHIAMATO...
Pinin Farina

Il periodo dello splendore dei carrozzieri, in particolare italiani, si pone generalmente a metà degli anni '30, con le meravigliose ed eleganti interpretazioni di nomi come Touring, Farina, Castagna, Pininfarina...
Tutto questo si poteva ancora fare, grazie al fatto che le auto disponevano di chassis separato dalla carrozzeria, cosa che permetteva l'allestimento (relativamente) facile di quelle che venivano universalmente chiamate "Fuoriserie".
Ricchi imprenditori, magnati del petrolio, attori e attrici di prima grandezza, nobili non ancora decaduti, si recavano in questi atelier per avere... l'abito su misura.
Tutto proseguì ancora nei primi anni del dopoguerra, ma il fenomeno era destinato a spegnersi con l'avvento delle auto monoscocca e con la motorizzazione più di massa, che iniziava a moltiplicare l'offerta di vetture anche di alta gamma, ma di "serie".
Questo esemplare di Alfa Romeo 6C 2500 Sport Pinin Farina colpisce a pieno il concetto "sartoriale". Realizzato in esemplare unico, fu presentato al Salone di Ginevra del 1950 e il Conte Giovannino Lurani, uomo di grande competenza e allora direttore di *Auto Italiana*, la definì:



"…la più bella auto del Salone".
La mancanza del classico scudetto Alfa sul frontale è significativo perché si voleva rivendicare il Marchio del Carrozziere piuttosto che quello della meccanica.
Il fortunato e danaroso acquirente si rivolgeva a Pinin Farina come una gentil signora andava da Armani, Prada, Coco Chanel...: voleva vestire quella firma. Così, al futuro possessore della vettura, davanti ai bei schizzi prodotti dai disegnatori, veniva chiesto: "...e sotto che meccanica ci mettiamo? Un bel sei cilindri Alfa? O un Lancia? O...". Fortunatamente è arrivata fino a noi con una meccanica Alfa.

CARATTERISTICHE TECNICHE

Alfa Romeo 6C 2500 Sport Pinin Farina
Berlinetta 2+2 posti, Cilindrata 2443 cc
6 cilindri in linea, doppio albero a cammes
Potenza 110 CV, 3 carburatori doppio corpo
Quattro marce + RM
Velocita max 165 Km/h
Pneumatici 6,50x17

di MARCO LEVA

BAJA TROJA TURKEY...
in previsione della Dakar 2024

Dal 12 al 15 ottobre abbiamo partecipato ad una gara di velocità in fuoristrada che si teneva nello splendido territorio di Çanakkale (Troia) in Turchia.

Prima volta per noi "regolaristi" che ci mettiamo in gioco in una gara di velocità…in fuoristrada per di più.

Confesso che i timori erano tanti ma era necessario per testare la macchina in previsione della Dakar Classic 2024, cui parteciperemo in gennaio.

I partecipanti sono divisi in categorie in base alla tipologia di auto e anno di fabbricazione ed è prevista anche la categoria Classic, nella quale noi siamo inseriti, più precisamente nella classe per cilindrate fino a 3000 cc e non turbo.

Verifiche amministrative di routine mentre le verifiche tecniche sono molto accurate, anche tutto l'abbigliamento (che per regolamento deve essere omologato FIA) deve essere esaminato.

Giovedì 12, nel pomeriggio, si comincia finalmente con un prologo che serve per determinare l'ordine di partenza del primo giorno di gara. Si tratta di un percorso fettucciato ricavato in uno spazio sterrato vicino ad un centro commerciale abbastanza grande da poter permettere di tracciare

un “otto” di circa 3 chilometri da percorrere due volte.
Si parte in due auto sugli estremi opposti del percorso, il che rende molto spettacolare la prova e infatti un folto pubblico segue lo svolgimento.
Ci comportiamo abbastanza bene rifilando tre secondi di distacco alla macchina che partiva con noi, ma ci piazziamo comunque a centro classifica perché in termini di “motore” il nostro Pajero è tra i più piccoli in termini di potenza.
Terminato il prologo rientriamo all’assistenza e scopriamo che la nostra auto ha un consumo di acqua anomalo…lavoro febbrile dei meccanici per scoprire se c’è una perdita ma è tutto asciutto quindi l’acqua se la “beve” il motore…brutta notizia!
Venerdì mattina partiamo per la prima tappa, sono due prove speciali di 120 km ciascuna con un trasferimento nel mezzo che prevede un'ora di assistenza autorizzata.
L’occhio è sempre sull’indicatore della temperatura dell’acqua, abbiamo una tanica da 20 lt di scorta e sappiamo di dover rabboccare non appena la temperatura supera i 90° C per non bruciare la testata.
La prova si snoda sulle colline in una zona boschiva ed è un misto di larghe piste tagliafuoco e tratti che sono più da trial in moto che da auto. Dopo soli 20 km dobbiamo fermarci per un primo rabbocco di più di due litri di acqua.
Ovviamente perdiamo un sacco di tempo e quindi la classifica è già passata in secondo piano; a questo punto dobbiamo salvaguardare il motore e testare la meccanica nei prossimi due giorni di gara.
Per il resto della giornata quindi ci limitiamo a percorrere il tracciato senza tirare il motore, constatando che in questo modo il consumo di acqua si riduce parecchio e riusciamo almeno ad avere meno soste “acqua”.
Anche la giornata di sabato l’affrontiamo con lo stesso spirito: il programma prevede una prova di 110 km e una di 6 km sullo stesso tracciato del prologo. Lì, almeno, potremo tirare il motore perché la prova è corta.
Però non è una giornata tranquilla: a metà della prima prova buchiamo la gomma posteriore sinistra!
È la prima volta che usiamo questa macchina e non siamo ancora molto pratici quindi ci mettiamo un po’ di tempo a sostituire il pneumatico che per inciso, date le dimensioni, pesa anche parecchio!
Finalmente ripartiamo (ultimi perché nel frattempo sono passati tutti) ma dopo poco ho una brutta sensazione. Ci fermiamo per controllare e... bucata l’anteriore sinistra: una maledizione!
Almeno questa volta siamo un po’ più veloci nel cambio gomma ma quando stiamo per ripartire mi cade l’occhio sulla posteriore che abbiamo appena cambiato: è quasi sgonfia... e non abbiamo più ruote di scorta!
Morale, gli ultimi trenta chilometri di prova li percorriamo a bassa velocità perché se perdiamo anche quel poco di pressione che è rimasta nel pneumatico è finita la nostra gara.
Arriviamo penosamente ultimi con oltre un'ora di ritardo dal penultimo concorrente in gara. In assistenza ci sistemano la macchina, rimpiazzano le due gomme bu-

che e portiamo l'auto al parco chiuso: da quel momento non la si può più toccare.
Domenica mattina siamo pronti ma ci attende una sorpresa: tanto per cambiare abbiamo una gomma a terra, la famosa posteriore sinistra!
Appena fatto il CO di partenza ci fiondiamo in assistenza, ci danno un compressore 12 volt portatile e faremo l'ultima giornata a rabboccare acqua e gonfiare la gomma: un supplizio!
Però il test sulla meccanica della macchina è positivo e anche la confidenza di guida, seppur limitata dal non poter tirare al massimo, migliora.
Nonostante tutte queste peripezie riusciamo a concludere la gara con un onorevole 12° posto su 19 classificati e 29 partenti; se c'è una cosa che abbiamo imparato da questa esperienza, è che nelle gare di velocità la percentuale di ritiri per incidente è molto alta e noi, dovendo andare piano per forza, abbiamo almeno evitato questo rischio!

di NICOLA CAPELLI

PROGETTO OVERLAND
dal 1995, indomiti Iveco...

Il Progetto Overland nasce nel 1995, quando Beppe Tenti ha proposto ad IVECO un viaggio che da Torino portasse 4 camion a New York passando per lo stretto di Bering.
L'avventuroso viaggio è stato portato a termine fra mille difficoltà.
Il successo mediatico è stato tale che sono state organizzate altre 12 spedizioni nei 20 anni successivi, verso gli angoli più sperduti del pianeta.
Con il tempo, oltre alle motivazioni commerciali di IVECO, si sono aggiunte motivazioni umanitarie che hanno aggiunto valore a queste imprese.

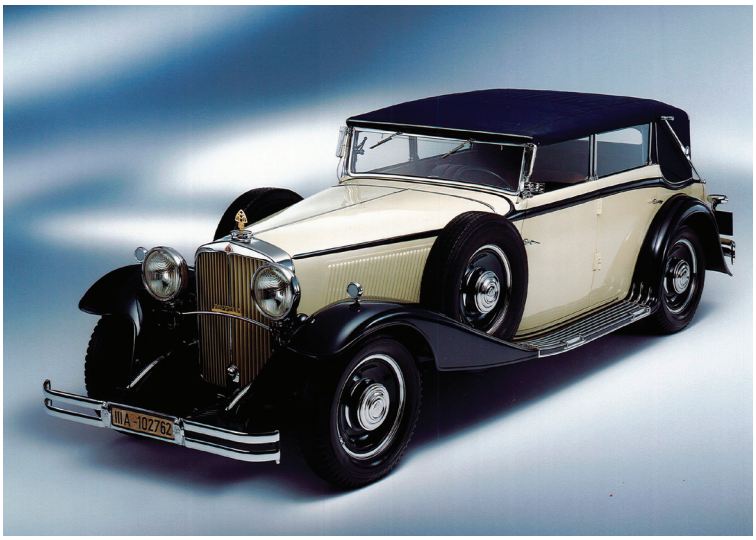
Il Progetto Overland ci è stato raccontato da Beppe Simonato (Simon), storico "driver" di Overland, durante una piacevole serata d'estate al nostro Club, il 6 luglio scorso.
Cinquanta Soci per ascoltare e guardare le immagini incredibili di questa avventura!
Domande e aneddoti hanno sforato i tempi previsti. Argomento appassionante e relatore instancabile!
Grande soddisfazione quindi per aver ancora una volta organizzato un incontro che ha riscosso interesse tra i nostri associati.
Fra un Trofeo e l'altro, le nostre serate non devono mancare!!!

di ALVISE-MARCO SENO

L'AVVENTURA MAYBACH?
la super Stella!

Una supercar sibaritica nella quale il Gruppo Daimler Benz sperava di inserirsi al massimo livello intaccando la lucentezza della Vittoria Alata o della B anch'essa alata. Fece da comparsa e mai da protagonista. Una storia però che merita di essere ricordata.

Maybach fu l'epitome del lusso teutonico fino al 1941. Nell'infuriare del conflitto, dopo circa 2.100 esemplari, la produzione fu convertita ai motori per carri armati e, del resto, la fine della guerra non poté restituirle il suo ruolo: continuò a costruire propulsori ma in veste marginale. Nel 1960 fu acquisita da Daimler e nel '69 inglobata in MTU (motori marini). L'aura doviziosa, raffinata ed esclusiva di un brand così storicamente famoso torna a profumare la nicchia dell'extra-lusso nella seconda metà degli anni '90: è l'epoca della rinascita di Rolls-Royce orchestrata dal Gruppo BMW (che



l'acquisisce nel 1998) e del rinnovamento di Bentley da parte di Volkswagen-Audi. In questo confronto alla ricerca del marchio più sfarzoso del motorismo germanico il guanto di sfida viene lanciato anche dalla Stella (allora appartenente al Gruppo Daimler-Chrysler), interessata alla rinascita della gloriosa griffe fondata da Wilhelm e Karl, padre e figlio. Il prodromo dell'operazione avviene nel 1997, al Salone di Tokio, dove è lanciata la concept che ne celebra i fasti a iniziare dalla grandiosità del nome. La concept Maybach, sviluppata sulla Classe S, è un transatlantico di 577 cm di lunghezza (è più lunga di 56 cm e con passo allungato di quaranta), basata su una scocca in alluminio, magnesio e compositi (il design è sviluppato dal Daimler-Benz Advanced Design Studio della capitale giapponese). Monta il V12 di 6 litri del top della gamma Mercedes ed è equipaggiata con ogni amenità possibile, soprattutto nella parte posteriore dell'abitacolo: area separata dalla zona anteriore occupata dall'autista, bar con bevande calde, fredde e umidificatore per sigari, connessione internet, tre telefoni, sistema multimediale con TV e impianto stereo.

Il riscontro positivo convince il Gruppo a proseguire nello sviluppo con gli stessi presupposti che l'animavano nel periodo anteguerra. Il risultato si concretizza nel 2002 con due nuovi modelli che celebrano la rinascita del marchio: la signorile 57 e, sopra di lei, l'ancora più prestigiosa 62 con passo lungo riservata a Presidenti, capitani d'industria, ambasciatori e principi mediorientali con la kefiah. Entrambe portano l'esclusività e raffinatezza di matrice tedesca al livello più alto per comfort, qualità costruttiva ed equipaggiamento. La 57 è lunga 573 cm (di cui 225 nel salotto interno; la 62 misura, rispettivamente, 617 e 268 centimetri). Entrambe sono dotate del 12 cilindri 5.5 biturbo della Mercedes Classe S; eroga 550 cavalli e produce 900 Nm di coppia massima a 2.300 giri. A dispetto di dimensioni e dotazione, questa specie di Concorde stradale dichiara prestazioni tutt'altro che salottiere: la 57, ad esempio, scatta da 0 a 100 km/h in 5"2 e riprende da 60 a 120 km/h in poco più di 6 secondi. La velocità massima è limitata a

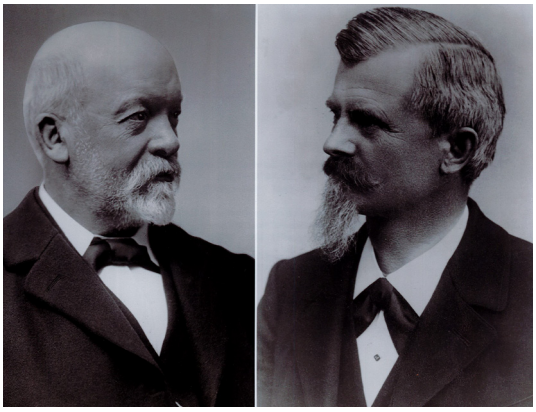
250 km/h perciò, considerato che sulle autobahn non esistono limiti, si può andare da Monaco di Baviera ad Amburgo in giornata. Le Maybach sono il non plus ultra in termini di tecnologia, qualità e corredo: si va dalle sospensioni con ammortizzatori ad aria a controllo elettronico al climatizzatore con quattro zone, da un sistema di sicurezza passiva con dieci airbag a un impianto audio Dolby Surround da 600 Watt. Sulla 62 si possono avere anche "poltrone" posteriori completamente reclinabili e tetto panoramico elettro-trasparente. Per il capo di Stato, infine, è disponibile la versione Landaulet con configurazione cabriolet per i sedili sul retro.

Nel 2005 il Salone di Ginevra accoglie la 57 S con nuovo V12 6 litri da 612 CV e nel 2007 si aggiunge la 62 S, ancora più fastosa. La limousine tedesca, d'altro canto,

da subito non convince il mercato. Basti pensare che nel primo anno sono venduti circa 160 esemplari contro una previsione di oltre 2.000. La crisi finanziaria del 2008 deperisce ulteriormente le vendite e nel 2013, dopo circa 3.000 unità prodotte, il suo ciclo di vita termina con una perdita complessiva di oltre 900 milioni di euro. Le cause di questo deludente risultato sono molteplici: la clientela non aveva abbastanza cultura in tal senso e ha finito per percepirla come una Mercedes classe S molto sfarzosa (lontana dall'heritage di Rolls e Bentley). Questo ha scoraggiato le vendite e da subito alimentato la rapida svalutazione dell'usato.

Difficile, se non impossibile, in ultima istanza, aggredire il fascino delle grandi berline britanniche.

Oggi il valore di una Maybach 57 è di circa 80.000 euro (contro un prezzo di 400.000 quando era normalmente a listino).



GOTTLIEB DAIMLER E CARL BENZ

Gottlieb Daimler e Carl Benz sono considerati gli iniziatori del Cosmo dell'Auto ma la figura tecnica più importante fu Wilhelm Maybach. Nacque nel 1846 e rimase orfano presto; i suoi educatori si resero conto subito del suo talento tecnico e lo indirizzarono agli studi più adeguati. Conobbe Gottlieb Daimler, di cui divenne amico e collaboratore, prima alla Deutz AG e, in seguito, quando questi si mise in proprio. Insieme svilupparono il motore a combustione e lavorarono alla sua evoluzione dopo la nascita del triciclo Benz. Il passo decisivo fu l'installazione su una carrozza a quattro ruote, un atto decisivo. Nel 1890, con la fondazione della Daimler Motoren Gesellshaft entrò come Direttore Tecnico ma solo per anno. Continuò a lavorare per la DMG come consulente: diede avvio a progetti fondamentali e alla produzione in serie della sua vettura con unità Phoenix. Insieme crearono un'auto da corsa con motore 4 cilindri e 35 CV che definì i tratti dell'auto moderna: motore potente, carrozzeria in lega leggera, telaio in acciaio con baricentro basso, ruote di uguali dimensioni, sterzo inclinato. Il cliente, partner commerciale e "ambasciatore del marchio" fu il console austriaco in Francia Emil Jellinek; questi diede alla vettura il nome della figlia: Mercedes. Lasciò la DMG nel 1907 e nel 1909 fondò la Luftfahrzeug-Motorenbau-Gmbh insieme al figlio Karl per lavorare all'evoluzione del dirigibile Zeppelin. Nel 1918 l'azienda fu ribattezzata "Maybach-Motorenbau GmbH". Il Trattato di Versailles, che vietava la produzione di aero veicoli in Germania, lo spinse verso le auto. La Maybach 22/70 CV (W 3) debuttò al Salone di Berlino del 1921 ed entrò in produzione a Friedrichshafen nel 1922. La morte la colse nel 1929.

di ENNIO MARONE

SULL'ARIA E IN ACQUA!

intervista a un giovane navigatore!

Giulian Bryner, classe 1991, è consulente assicurativo e imprenditore nel campo immobiliare, svizzero di origini ma cresciuto tra Milano e il lago Maggiore e tra sport di velocità, passione ereditata in famiglia.
Ogni mezzo che va veloce e che vola infatti lo diletta …

La passione per i motori quando è iniziata e perché?
Ricordo ancora quando nel lontano Natale '96 scartai la mi prima mini moto da cross. Fu subito amore.
La mia infanzia l'ho passata a girare in giardino con varie moto e macchine. Ricordo ancora quanti castighi ho ricevuto quando, all'età di 7 anni guidavo la jeep in giardino con gli amici, rovinando il prato amorevolmente curato da mio papà e oltre all'amore per i motori sono cresciuto con l'amore per il volo.
L'elicottero mi ha sempre affascinato e finalmente a 22 anni, dopo due anni di studio e sudore, riesco finalmente ad ottenerlo.
Poi, grazie all'amicizia di Alberto Huober, lui mi ha introdotto nel mondo della motonautica e ho iniziato ad appassionarmi alle barche da corsa d'epoca e, comprandomi un idroplano tre punti, ho iniziato a seguirlo in

questo mondo spericolato.

Massima concentrazione: in aria o in acqua?
In termini di pura adrenalina il 3 punti ha pochi rivali.
Quando stai per partire con la visiera del casco chiusa il cuore batte a mille.
Una volta acceso *"pedal to the metal"*, acceleratore tutto giù e si plana subito.
È una sensazione unica dove si sfreccia sobbalzando costantemente tra acqua e aria come si stesse volando.
Il tutto contornato dal rumore del mitico motore Alfa che, a settemila giri, rimbombando sulle rive di fiumi o laghi, ti fa sentire sulle stelle.
Senza nulla togliere al volo.
Il mondo visto dall'alto genera una sensazione di libertà e soprattutto il pilotare, che è la mia più grande passione, per me non ha eguali. Ovviamente anche il livello di concentrazione è differente. In questo è l'elicottero che non ha rivali. Pilotare richiede tantissima concentrazione sia durante il volo, in quanto solo gli elicotteri più grossi montano l'autopilota, sia in tutta la fase di pianificazione del volo stesso.

Qual é la procedura di avvio: motoscafo ed elicottero…
Per il motoscafo è molto semplice.
Dopo aver controllato la pompa di benzina e lo stacco di sicurezza, il gioco è fatto.
Maggior tempo e attenzione vanno posti nell'elicottero. Innanzitutto bisogna effettuare il cosiddetto *"pre flight check"* dove tutta la fusoliera e il motore vengono controllati a vista. L'accensione della turbina prende qualche minuto di tempo. Si accende la batteria e si controllano i vari impianti. Successivamente, tramite lo starter, la turbina inizia ad avviarsi. Una volta riscaldata e portati sia i giri motore che i giri rotore al 100%, si è pronti per il decollo.

Adesso le specifiche del motoscafo
Il motoscafo è un "tre punti" detto in gergo "racer". Tre punti appunto perché solo i due scarponi e l'elica toccano l'acqua quando sei in planata. Nessun piede poppiero, ma elica in linea d'asse con timone. Questi scafi sono tutti motorizzati con motori di derivazione automobilistica.
Nati nei primi del '900, erano barche fina-

lizzate solo alle competizioni. Monoposto, carenati e a fondo piatto erano suddivisi in classi secondo la loro lunghezza e cilindrata. Inizialmente senza il "folle", bastava accendere il motore e si partiva subito, sono stati modificati nel tempo con un innesto a mano dal motore all'albero così da poterlo staccare e tenerlo acceso stando fermi.
Sono stati costruiti con motori di varie cilindrate e varie marche come ad esempio Lancia, Bmw, Maserati, Bpm e Chevrolet. I più gloriosi ovviamente i 2000 Alfa con scafo da 350 kg per 150 CV.
Montando pistoni ad alta compressione, carburatori maggiorati 40 Dell'Orto, una camme un po' furba e una buona distribuzione dei pesi, si arriva a toccare anche punte di 150-160 km/h.
Il mio scafo è un Angelo Molinari del 1966 e monta il classico 2000 Alfa per 4,30 metri di lunghezza. Completamente ristrutturato l'anno scorso dal cantiere Lucini, ho raggiunto la velocità massima di 152 km/h.

.. e quelle dell'elicottero

Ottenuto il brevetto con il classico elicottero da scuola Robinson R22, con motore a pistoni, sono passato subito su una macchina superiore.
Per conseguire il brevetto da pilota privato

bisogna fare almeno 120 ore di teoria suddivise in 10 materie e almeno 50 ore di pratica. Essendo pilota privato, per mantenere il brevetto in vigore devo fare un check annuale con un esaminatore, durante il quale mi viene richiesto di eseguire alcune manovre d'emergenza.
Il pilotaggio si basa sostanzialmente sul manovrare i tre assi dell'elicottero tramite tre comandi. Il primo (e più importante) è il ciclico impropriamente detto "cloche".
Il ciclico muove l'asse longitudinale e trasversale quindi rollio e beccheggio. Il collettivo è il comando che dà coppia e che fa spostare il velivolo verticalmente verso l'alto e verso il basso. L'ultimo comando è la pedaliera, che controlla il rotore di coda quindi l'asse verticale e serve a contrastare la coppia generata dal rotore principale.
Ora volo con un Bell 206 jet ranger, un elicottero monoturbina da 5 posti.
È uno dei modelli maggiormente prodotti nella storia, ormai un po' superato tecnologicamente, ma molto affidabile. I componenti sono oltretutto facilmente reperibili.
Sviluppato dall'azienda americana Bell e successivamente prodotto anche in Italia su licenza dall'Agusta monta una turbina Rolls Royce da 420 CV.

Paura quando?
Per fortuna paura con il motoscafo non ne ho mai avuta, per ora.
Con l'elicottero è difficile averne.
Quando volo sono molto prudente e do sempre del lei al velivolo.
L'elicottero, come l'aereo, è una macchina estremamente sicura, quello che forse mi spaventa è l'errore umano.
Un'eccessiva spavalderia può essere fatale quando voli. Fortunatamente anche in questo caso non mi sono mai trovato in situazioni brutte; solo una volta, nel basso Piemonte verso metà novembre, incontrai nebbia fitta. Essendo il volo a vista, la nebbia è pericolosissima e in quel momento con visibilità pari a zero ho iniziato a sudare.
Mantenendo sangue freddo però, ho deciso di salire e sbucare sopra le nuvole raggiungendo così in sicurezza la destinazione.

di GIPPO SALVETTI

Michele Jocca
chi era costui...?

Quanti artisti "silenziosi" abbiamo, inconsapevoli, incontrato nella nostra vita? Chi ha dato vita (e parliamo di design) a icone che abbiamo incrociato sotto i nostri occhi da illo tempore e magari ancora troviamo nelle nostre case, sulle nostre strade, su qualche lontana vetta e fanno ormai parte del nostro DNA genetico. Michele Jocca è stato uno di quelli che ci ha lasciato una, anzi tante, impronte che quotidianamente incontriamo. Dove? Sulle nostre strade. A lui infatti si deve l'ideazione dei cartelli sparsi lungo le strade del Paese: immagini sintetiche e descrittive, che in poche linee e figure stilizzate condensano informazioni fondamentali per la viabilità e la sicurezza urbana. Nato nel 1925 a Calascio, in provincia de L'Aquila, Jocca è scomparso lo scorso 9 luglio alla veneranda età di 97 anni. Una vita tra il suo Abruzzo e Roma dove, grazie alla conoscenza con un giornalista de *Il Messaggero*, Jocca avvia alla fine degli anni '40 una serie di collaborazioni con case editrici minori di cui illustra le copertine e le pagine interne e collabora pure per le storie scritte per Carosello, il celebre programma televisivo pubblicitario, per dedicarsi poi ai fumetti. Ma il lavoro prosegue tra alti e bassi fino al 1959, quando decide di accettare il posto da impiegato al Genio Civile. È qui che Jocca si specializza nella creazione dei segnali stradali inclusi nel Codice della Strada del 1959: "Visto che sapevo disegnare, al Ministero mi facevano fare un po' di tutto, anche i cartelli stradali". E non è un ripiego o lavoro di poco conto, considerando il risultato di realizzare opere grafiche dettate da criteri di visibilità, leggibilità e immediatezza, un'impresa non semplice, vista la scarsa alfabetizzazione degli italiani nel dopoguerra. Tra i cartelli più iconici che portano la sua firma di Jocca, quello che segnala il possibile attraversamento di animali selvatici, e quello che raffigura l'albero con il fiammifero, ad annunciare l'alto rischio di incendio. Un artista "silenzioso" ma la cui opera è stata moltiplicata in milioni di…multipli.

di SEGRETERIA CMAE

NOTIZIE IN PILLOLE
dal CMAE e dal mondo...

Accessi a Milano
area B e C:
novità dal 30 settembre

ASI Insieme 2023:
il meeting tra formazione, strategie, obiettivi e workshop

Il TAR e i veicoli storici:
annullati tutti gli atti della regione e della giunta capitolina per le limitazioni alla circolazione

TARGHE ORIGINALI

Il decreto targhe storiche
ottenere targhe di origine o coeve del veicolo di interesse storico e collezionistico

Comunicato Stampa ASI:
"targhe originali ora sono una realtà"

Pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale

CONVENZIONE CMAE CON IL FAI

Il CMAE ha sottoscritto una convenzione per l'associazione al FAI.
Oltre a fruire di una quota agevolata, i soci CMAE aderenti avranno uno sconto nelle manifestazioni che prevedono la visita a siti curati dal FAI.
Dettagli in Segreteria e sul sito www.cmae.it

FAI FONDO AMBIENTE ITALIANO

Tutorial
iscrizione online

I Soci possono effettuare l'iscrizione al nostro Club sia compilando il modulo qui accanto e consegnandolo presso la nostra sede, che comodamente da casa, tramite il nostro sito.

Dalla Home page www.cmae.it cliccare su "Area Soci" e poi su "Area riservata".

1) LOGIN
Se si è già registrati, inserire mail e password e cliccare "Entra".
Se si è dimenticata la password, cliccare su "Password dimenticata?"
Se è la prima volta che si effettua l'accesso, cliccare su "Non sei ancora registrato?" e seguire le istruzioni per creare un account.

2) ISCRIZIONE/RINNOVI
Una volta effettuato l'accesso all'area riservata, cliccare su "Iscrizione/Rinnovi".
Verrà mostrata una panoramica delle iscrizioni degli anni precedenti e, in basso a sinistra, il bottone per procedere con l'iscrizione del nuovo anno. Cliccare sul bottone "Iscrizione 2024".

3) SCELTA DEL TIPO DI ISCRIZIONE
Si apre una maschera nella quale bisogna selezionare la tipologia di iscrizione che si vuole effettuare e le opzioni d'interesse.
Attivare quelle desiderate con il tasto sulla sinistra di ciascuna voce e, una volta terminata la scelta, cliccare sul tasto azzurro in fondo a sinistra, che riporta il totale da pagare.

4) PAGAMENTO
Scegliere il metodo di pagamento cliccando su "Bonifico" o "Carta di credito" e procedere secondo la modalità selezionata. In caso di bonifico, l'iscrizione sarà perfezionata dopo le opportune verifiche della Segreteria.

passione &motori

periodico di Fucina editore
via Ennio 8, 20137 Milano
tel. 02.55.18.99.46 fax 02.55.18.13.29
info@fucinaeditore.it www.fucinaeditore.it
Autorizzazione del Tribunale di Milano, n. 220 del 21/04/2011

Direttore Responsabile: Alvise-Marco Seno
Segretaria di Redazione: Cristina Papanice
Progetto Grafico: Grafic House di Massimo D'Onofrio
Stampa: Galli&Therry, Milano
Direttore Editoriale: Gianfilippo Salvetti
Responsabile Amministrativo: Paola Bestetti
Impaginazione e Grafica: Fucina srl
Archivi fotografici: CMAE, Fucina srl, Alfa Blue Team

L'editore resta a disposizione degli aventi diritto per fonti iconografiche eventualmente non individuate

Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca
Via Goldoni 1 – 20129 – Milano
Tel. 02-76000120
cmae@cmae.it www.cmae.it

SCHEDA RINNOVO ISCRIZIONE 2024

(da compilare in ogni parte e consegnare in sede unitamente al pagamento)

Il sottoscritto .....nato a.....il .....

I DATI 2023 IN VOSTRO POSSESSO SONO INVARIATI ☐ In caso di variazione, i nuovi dati sono i seguenti:

residente a.....via.....CAP.....

tel.....Codice Fiscale .....

cell.....e-mail.....

domicilio a cui inviare corrispondenza.....

CHIEDE IL RINNOVO PER L'ANNO 2024 CON LA QUALIFICA DI:

Socio C.M.A.E. TESSERA N.	☐ ORDINARIO		€ 124,00	€	.....
	☐ GIOVANE (fino a 40 anni)		€ 79,00	€	.....
	☐ FAMILIARE		€ 20,00	€	.....
	☐ SOSTENITORE	quota minima	€ 200,00	€	.....
	☐ AFFILIATO (Conv. Club).....		€ 79,00	€	.....
Socio A.S.I. TESSERA N.	☐ BASE (rivista La Manovella solo digitale) ...		€ 41,00	€	.....
	☐ BASE PIU'(rivista La Manovella cartacea)		€ 46,00	€	.....
	☐ IN (La Manovella cartacea + **EuropAssistance** km.50)		€ 55,00	€	.....
	☐ FULL (La Manovella cartacea + **EuropAssistance** km.500)		€ 85,00	€	.....
Socio F.A.I.	☐ Facoltativa (Vedi Convenzione)			€	.....

Singolo: € 29,00 - Famiglia: € 56,00 - Coppia € 50,00 - Monogenitoriale € 35,00

Si prega di indicare i nominativi e il numero tessera.....

TOTALE VERSAMENTO Contanti – Assegno – Carte - Bonifico € .....
(Il nostro IBAN è IT73N0326701600000010190326 - Banca Galileo)

Autorizzo espressamente la effettuazione di fotografie e/o riprese, in occasione della mia partecipazione ad eventi organizzati o patrocinati dal Club e la relativa pubblicazione e/o diffusione delle stesse a mezzo sito internet, social network, pubblicazioni periodiche di Club, in occasione di mostre ed eventi e/o mediante emittenti televisive, pubbliche e/o private **(autorizzazione facoltativa)**

Firma.....

Ai sensi della Legge 675/96 D.L. 196/03, prendo atto e acconsento che i miei dati soprascritti vengano utilizzati nel pieno rispetto della norma vigente, per tutte le attività associative del Club, con la mia firma autorizzo pertanto il loro inserimento nell'Archivio del C.M.A.E. Dichiaro altresì di aver preso visione e di accettare le norme dello Statuto del C.M.A.E. approvato dall'Assemblea dei Soci in data 18 marzo 2015.

I soci del Cmae ritengono estremamente importante mantenere un profilo di alta moralità tra tutti i compartecipi. Nel nostro Statuto infatti, è previsto che non possano far parte del Club persone comunque condannate per reati non colposi. E per questo che ti chiediamo di leggere e sottoscrivere la seguente dichiarazione: ***"Dichiaro di non essere mai stato condannato per reati non colposi, in alcun Tribunale italiano o estero"***.

Data..... **Firma**.....

INFORMATIVA PER IL TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI
Ai sensi del Regolamento UE 2016/679

La presente per informarLa che i suoi dati personali saranno trattati da codesto Club e dall'Automotoclub Storico Italiano (A.S.I.) nel pieno rispetto del Regolamento Europeo 2016/679.

❖ **Natura dei dati personali**

I dati personali trattati sono i seguenti:
- Nome, cognome, data e luogo di nascita, indirizzo di residenza (eventuale altro indirizzo), numero di telefono, email, C.F., da Lei forniti nella domanda di iscrizione;
- Dati relativi ai veicoli dei quali chiederà l'iscrizione negli appositi registri.

Gli interessati al trattamento sono gli iscritti al Club che fanno richiesta di tesseramento ad A.S.I. e le persone fisiche collegate a soggetti giuridici (es. legale rappresentante di una società che richiede l'iscrizione).

Si informa che il conferimento dei dati è di natura obbligatoria. Il mancato conferimento non può dar seguito al servizio richiesto.

❖ **Liceità del trattamento**

Il trattamento dei suoi dati personali è necessario per il legittimo interesse di ASI e del Club che garantiscono la condizione che lo stesso interesse non prevalga sugli interessi ed i diritti e le libertà fondamentali del tesserato.

❖ **Finalità del trattamento**

I dati personali raccolti saranno trattati ed utilizzati direttamente per adempiere alle seguenti finalità:
- dare seguito ai tesseramenti a A.S.I. – Auto moto club Storico Italiano;
- dar seguito all'iscrizione dei veicoli al registro storico A.S.I.;
- dare seguito all'invio della rivista "La Manovella";
- dare seguito all'iscrizione a concorsi o manifestazioni;
- dare seguito, con riferimento alla elaborazione della richiesta e agli adempimenti, anche di legge, amministrativi, contabili e fiscali connessi al tesseramento soci e all'iscrizione dei veicoli;
- gestire la corrispondenza, le comunicazioni e segnalazioni di servizio con Lei.

❖ **Identità e Dati di contatto dei Titolari del Trattamento**

I Contitolari del trattamento, per le finalità precedentemente illustrate, sono:
- Automotoclub Storico Italiano (A.S.I), con sede a Villa Rey – Strada Val San Martino Superiore, 27, 10131 Torino;
- Club federato di appartenenza.

❖ **Ambito di comunicazione e diffusione dei dati**

I suoi dati personali non saranno diffusi, venduti o ceduti a soggetti terzi. I suoi dati potranno essere comunicati a soggetti autorizzati da A.S.I. allo svolgimento di attività funzionali alla struttura e qualora ciò sia indispensabile al fine di esecuzione degli obblighi assunti dalle parti. In tal caso l'utilizzo da parte dei terzi avverrà nel completo rispetto del principio della correttezza e delle disposizioni di legge.

I Suoi dati potranno pertanto essere comunicati ai seguenti soggetti, di cui si riporta un elenco esemplificativo:
- tutti i soggetti cui la facoltà di accesso a tali dati è riconosciuta in forza di provvedimenti normativi, o su richiesta specifica delle autorità competenti;
- soggetti che prestano servizio di assistenza tecnologica ed informatica all'Associazione;
- soggetti legati all'invio della rivista "La Manovella";
- ai nostri dipendenti e collaboratori autorizzati al trattamento dei dati personali, nell'ambito delle relative mansioni, nonché alla società di servizi A.S.I. Service S.r.l.;
- a tutte quelle persone fisiche e/o giuridiche, pubbliche e/o private quando la comunicazione risulti necessaria o funzionale allo svolgimento della nostra attività e nei modi e per le finalità sopra illustrate.

❖ **Diritti dell'interessato**

La informiamo che può far valere i Suoi diritti (secondo quanto previsto dagli art. 15, 16, 17 e 21 del Regolamento), rivolgendosi al Suo Club di appartenenza. In particolare, Lei ha il diritto di:
- accedere ai dati personali;
- chiederne la rettifica o la cancellazione;
- chiederne la limitazione del trattamento;
- ottenere la portabilità dei dati ove applicabile;
- ha altresì il diritto di proporre reclamo a un'autorità di controllo.

❖ **Conservazione dei dati**

Nel caso in cui Lei volesse interrompere il rapporto con A.S.I. prima della naturale scadenza dell'iscrizione o nel caso di mancato rinnovo, i Suoi dati personali e quelli del veicolo saranno conservati in archivio storico per 25 anni, dopodiché verranno cancellati sia da A.S.I. che dal Club di appartenenza.

❖ **Presa visione**

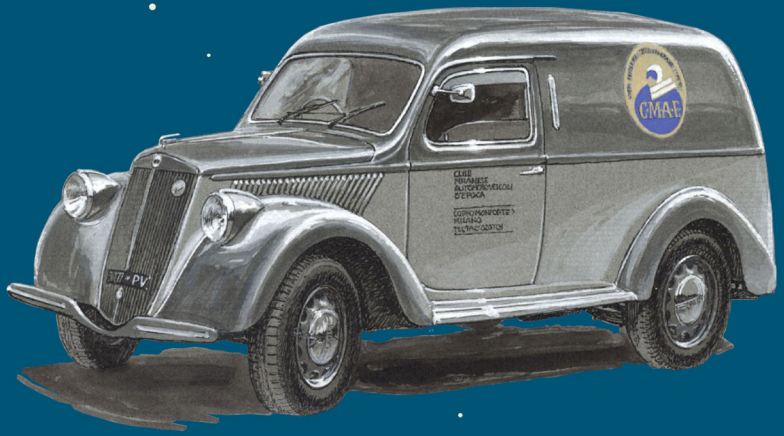
Si dichiara di aver ricevuto e presa visione delle informazioni circa il trattamento dei propri dati personali secondo la presente informativa.

La presente informativa è anche disponibile anche sul sito www.asifed.it.

Data _____ Firma leggibile dell'interessato_____

da "Auto Italiana" 1928

CLUB MILANESE AUTOMOTOVEICOLI D'EPOCA

C·M·A·E

Buon 2024